

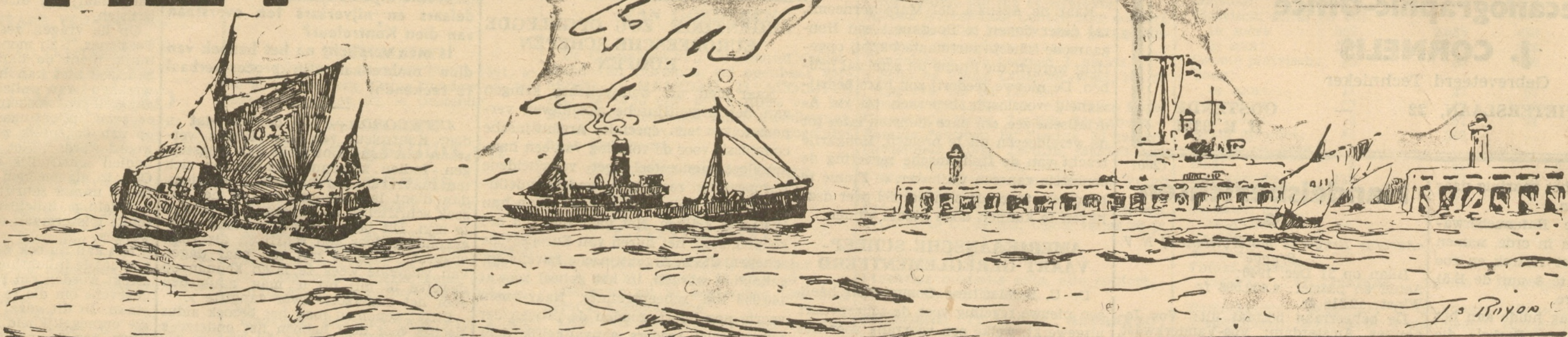
LICHTEN

AUGUSTUS

1 V	4.08	19.29
2 Z	4.09	19.27
3 Z	4.10	19.26
4 M	4.12	19.24
5 D	4.13	19.22
6 W	4.15	19.21
7 D	4.16	19.19
8 V	4.18	19.17
9 Z	4.20	19.15
10 Z	4.21	19.14
11 M	4.22	19.12
12 D	4.24	19.10
13 W	4.25	19.08
14 D	4.27	19.06
15 V	4.29	19.04
16 Z	4.30	19.02
17 Z	4.31	19.00
18 M	4.38	18.58
19 D	4.35	18.56
20 W	4.36	18.54
21 D	4.38	18.52
22 V	4.39	18.50
23 Z	4.41	18.48
24 Z	4.42	18.46
25 M	4.44	18.44
26 D	4.45	18.42
27 W	4.47	18.40
28 D	4.49	18.38
29 V	4.50	18.36
30 Z	4.52	18.34
31 Z	4.53	18.32

Deze tabel geeft het wezenlijk uur volgens de zon.

HET VISSCHERIJBLAD



WETENSCHAP. NIJVERHEID. HANDEL.

HOOGWATER

AUGUSTUS

1 V	5.49	18.25
2 Z	7.00	19.38
3 Z	8.19	20.55
4 M	9.32	22.04
5 D	10.35	23.05
6 W	11.29	23.54
7 D	12.00	24.17
8 V	0.39	13.01
9 Z	1.21	13.41
10 Z	2.00	14.18
11 M	2.36	14.53
12 D	3.12	15.29
13 W	3.47	16.07
14 D	5.25	16.47
15 V	5.11	17.37
16 Z	6.03	18.41
17 Z	7.19	19.58
18 M	8.36	21.11
19 D	9.42	22.10
20 W	10.35	22.58
21 D	11.19	23.39
22 V	12.00	—
23 Z	0.19	12.39
24 Z	0.58	13.18
25 M	1.36	13.56
26 D	2.15	14.36
27 W	2.56	15.18
28 D	3.40	16.03
29 V	4.28	16.56
30 Z	5.27	18.02
31 Z	6.45	19.23

De uurwerken aan land vertoon twee uur later.

Drukkerij en Bureel : NIEUWPOORTSTEENWEG, 44, OOSTENDE
Telefoon: 73.758

Postcheckrekening 1070.98

Versijnt elken Vrijdag avond

ABONNEERT U OP
ADVERTEERT IN

« HET VISSCHERIJBLAD »

ABONNEMENTEN :

BINNENLAND : Een jaar, 36 frank; 9 maanden, 27 frank; 6 maanden, 18 frank; 3 maanden, 12 fr. BUITENLAND: 60 frank.

Het IJle Haring- en Sprotseizoen in het Nauw van Kales

Maatregelen welke kunnen overwogen worden

Het is ons allen bekend in welke voorwaarden de visscherij door de Bezette overheid werd toegelaten en op welken afstand van de kust deze mag bedreven worden.

In vredetijd beoefende een gansche Nederlandsche haringvloot in den Herfst de visscherij van uit een Fransche haven van het Kanaal, doch zij voerde steeds haar vangsten naar eigen land.

Verleden jaar is die Nederlandsche vloot uit het Kanaal weggebleven en dit zal dit jaar vermoedelijk ook het geval wezen.

Anderzijds heeft de Fransche, evenals de Belgische visschervloot, groote verliezen ondergaan, zoodat de ter plaats beschikbare vaartuigen ontoereikend zijn om de dichte haringscholen, die daar regelmatig gedurende verscheidene weken onder de kust verschijnen, te verschalken.

Het spreekt van zelf dat de Belgische visschersvaartuigen, die voor deze visscherij het best geschikt zijn, voor zich zelf en voor 's lands bevoorrading er het meeste voordeel zouden uithalen, moesten zij geruimen tijd kunnen visschen van uit een nabijgelegen haven.

Het ware daarenboven een groote besparing van tijd en ook van brandstof, wat in de huidige omstandigheden van het grootste belang is.

Ons Zeewezen heeft het belang van onze bevolking en onze visschers hiervan ingezien en heeft in verband hiermede de heeren Vandenberghé en Pockelé verzocht een onderzoek in te stellen nopens de wenschelijkheid en mogelijkheid een aantal Belgische visschersvaartuigen daarheen te laten varen om er de visscherij op sprot en haring gedurende gansche de Herfstperiode te zien beoefenen.

Deze heeren hebben, na deze reis einde der vorige week afgelegd, aan hun betrokken maritieme overheid een verslag over hun onderzoek aldaar overgemaakt, waaruit we hiernavolgende vernemen.

In de betrokken Fransche haven werd een bezoek gebracht aan de Hafekommandant en de Hafenuberwachungstelle, waar het overbrengen van een gedeelte van de Belgische visschervloot naar die haven besproken en overwogen werd.

Zij bezochten de plaats waar de Belgische visschersvaartuigen konden aanleggen en men was het daarna eens dat 36 vaartuigen voorloopig voldoende zouden zijn, daar de plaats voor een grooter vloot om te beginnen ontbreekt.

De Fransche vloot welke er huist, beschikt thans over een 40-tal vaartuigen van 10 tot 70 P.K., waarvan de grootsten, een tiental, niet altijd bij machte zijn uit te varen, daar de haven te veel verzand is.

Vaartuigen van 1,85 m. diepgang, kunnen slechts van 2 uur vóór tot 2 uur na hoogwater in- en uitvaren.

De 36 Belgische vaartuigen, welke er zouden mogen heenvaren, zouden kunnen genomen worden uit de verscheidene havens in evenredigheid van het aantal, volgens de P.K. of tonnenmaat en van de grootsten in *vangkracht*.

Dit getal zou in drie groepen van twaalf vaartuigen met een eigen wachtschip kunnen ingedeeld worden.

Het Vervoer

Het vervoer zou kunnen geschieden met de koelwagens van de N.M.B.S., wat een groote besparing van tijd, benzine en arbeid zou betekenen en zou toelaten een degelijke controle uit te oefenen op de wagens, die tijdens het vervoer dienen verzegeld en gekonvooeerd te worden.

Overwogen kan ook worden of men voor dit vervoer over geen twee vrachtschepen zou kunnen beschikken om de ladingen per kist over te brengen, maar dit vervoer langs zee brengt zijn gevaren

en zijn traagheid mee, zooals dit ook het geval zou zijn met binnenlanders. Het treinvervoer biedt alle voordeelen aan en zou toelaten, dank zij een goede verdeling door de Korporatie, de ijle haring op zijn vlugst en verscht ter bestemming te brengen.

Voor de bevolking zou dit niet alleen een versch, gezond, maar vooral een goedkoop en zeer voedzaam voedsel betekenen.

Brandstof en Materiaal

De Fransche visschersvaartuigen beschikken aldaar over een 300 liter mazout per maand, maar het spreekt van zelf dat het mazout en de kisten voor onze vaartuigen van uit België zouden diener: aangevoerd.

Dit zal de taak zijn van de Korporatie die hier zeer belangrijk werk kan verrichten.

Een goede leiding noodzakelijk

De aanwezigheid van een waterschout of een waterschoutsagent, die van initiatief en werkkraft getuigt en goed de drie talen machtig is, met een paar afgevaardigden van de Korporatie, zou toelaten in gansche die periode aan talrijke visschers rijkelijk hun brood te verdienen en de aanvoer mogelijk maken van honderdduizenden kg. haring, die voor de bevoorrading uiterst welkom zouden zijn.

Anderzijds is hun aanwezigheid gedurende al dien tijd ten zeerste noodzakelijk om ook de kwestie van huisvesting en bevoorrading voor de gansche groep visschers zonder veel moeilijkheden te regelen.

Aan de N. M. van Belgische Spoorwegen op haar beurt te bewijzen, dat ook zij voor die taak opgewassen is.

Aldus luidt in korte trekken het verslag van beide heeren, die de zaak op zeer praktische wijze hebben voorgesteld.

(Verboden nadruk).

C.

De N.12 vlotgebracht

Onze lezers weten hoe de N.12 «De Drie Broeders» voor een haven der Kanaalkust gestrand was en dat de heeren Vandenberghé en Pockelé, samen met scheepsbouwer Jules Denye en een 12-tal werkliden, einde vorige week afgereisd aan een werking op touw te stellen teneinde dit mooie vaartuig te kunnen lichten en te redden.

Waar een paar maanden geleden, een dertigtal Fransen niet in staat waren het schip in veertien dagen van strand te halen, heeft Jules Denye het in drie dagen en niettegenstaande slecht weder weten te bolwerken.

Dit mag een kunstwerkje genoemd worden.

Het vaartuig mag binnen een paar dagen te Nieuwpoort verwacht worden. Te dien einde is de heer Vandenberghé heden Vrijdag afgevaren om er de laatste benodigheden heen te brengen en de noodige formaliteiten te vervullen om het schip naar zijn thuishaven te kunnen doen terugkeeren.

Een Deutsche sleepboot heeft het vaartuig op sleeptouw genomen en in België zal het vaartuig na een paar kleine herstellingen, spoedig ter vischvangst kunnen uitvaren.

De N.12 was voorzien van een motor Deutz van 70 P.K. van drie jaar oud en werd in 1927 te Oostende gebouwd.

Hiermede is onze visschervloot een eenheid rijker geworden om in de bevoorrading te voorzien en zal het voor schipper Legelin ook van onschatbare waarde betekenen.

Strandvisscherij te Heist

De noodige voorbereidselen werden getroffen door de gemeente Heist om het visschen vanaf het strand alhier bij middel van roelboten terug mogelijk te maken. Nu het vereischte park, om de boten te bergen kant en klaar scaat, r et den signaalmaat, zal waarschijnlijk bij het verschijnen van het blad, deze soort visscherij al in werking zijn getreden. De visschers dienen het zich echter voor gezegd te houden dat bij gebeurlijke overtreiding van de bestaande reglementen, de Bezettende Macht krachtige tegenmaatregelen treffen kan. Het zou dan ook spijtig zijn, moest dit gebeuren. Dus, visschers, één oog voor uw boot, een ander voor den seilpost. Vergeet niet dat bij een degelijk beleid van Uwentwege, u een bloeiend en rijk sprotseizoen waarschijnlijk te wachten staat. Spoorst elken ander aan de bestaande regelingen stipt te volgen. De fout van één heeft soms droevige gevolgen voor de algemeenschap.

Brievenbus

PIERRE DEVRIENDT, Blankenberge.

- 1) Wij maken uw schrijven over aan den betrokken verkooper.
- 2) Het is U toegestaan als niet-visscher mee uit te varen. 't Ware echter verkienslijk U op de monsterral te laten plaatsen om alle andere moeilijkheden in zake verzekering en andere te vermijden.

Regeling der Opeisning en Vrijmaking van Vaartuigen in Frankrijk

De reizen van den heer Vandenberghé in Frankrijk en zijn pogen om daar waar Belgische visschersvaartuigen vertoeven, deze vrij te krijgen en naar België te doen terugvoeren, hebben hem de gelegenheid gegeven, niet alleen veel ondervinding op te doen, maar besprekingen te voeren, die toelaten een klaren kijk te hebben op wat nog voor de Belgische regering te verwezenlijken valt en wat in dit opzicht tusschen de Fransche en Deutsche regeringen reeds tot stand kwam.

Zooals elkeen ook weet heeft de Deutsche overheid een zeker aantal Fransche vaartuigen buitgemaakt in de Fransche grenswateren; zij werden behandeld volgens het recht van inbeslagneming. Dienaangaande had een gedachtewisseling plaats tusschen de Deutsche afvaardiging bij de Wapenstilstandcommissie voor economische aangelegenheden en de Fransche Commissie. Uit deze gedachtenwisseling blijkt dat het Deutsche en Fransche juridisch standpunt gedeeltelijk erschilt.

I. Voor de kwestie te regelen, hadden onderhandelingen plaats te Parijs tusschen de bijzonden afgevaardigden van Duitschland en Frankrijk. Onder voorbehoud van hun wederzijds juridisch standpunt, hebben de twee afgevaardigden beslist, volgende praktische regeling voor te stellen, die gedeeltelijk gesteund is op de verklaring van den voorzitter der Deutsche afvaardiging bij de Wapenstilstandcommissie voor economische aangelegenheden, in haar nota in datum van 17 December 1940 gericht aan den voorzitter van de Fransche afvaardiging voor economische aangelegenheden.

1. De regeling omvat al de vaartuigen, die den 30 Juni 1941 voorkomen op de lijsten van den Reichscommissaris, bij de Rechtbank voor inbeslagnemingen te Hamburg, als inbeslagnemen overeenkomstig dit recht.

2. Worden *brigelaten*:

- a) de vaartuigen die zich ten zuiden van Royan bevonden op het oogenblik dat de wapenstilstandovereenkomst van kracht werd;
- b) de vaartuigen die nog niet te water gelaten werden;
- c) de schepen die dienen voor de binnenscheepvaart en geïmmatriculeerd zijn op de registers van de vaartuigen, gehouden door den Fransen Minister van Openbare Werken;
- d) alle vaartuigen onder de 200 Ton bruto;
- e) de schepen die vrijwillig, na het in werking treden van de wapenstilstandovereenkomst, in de bezette Fransche havens binnengeloopen zijn, waaronder de vaartuigen «Service Shell XIII», «Zweema» en o.a. het stoomvaartuig «Gaston Nassut»;
- f) de vaartuigen die voor menscheelende doeleinden gebruikt worden: «Jules en Julie Siegfried» en «Saint Yves».

Het vrijgeven sluit alle recht op schadevergoeding uit.

Zijn in deze vrijmaking niet begrepen alle vaartuigen die tot den 30 Juni 1941 inbegrepen, verbeurd verklaard werden door vonnis van de Rechtbank van Inbeslagneming te Hamburg en niet losgelaten werden.

Wij hebben nieuws van....

ZONNEKEYN DEWITTE Jeanne en Raymond, te Newlyn;
ZONNEKEYN RICHARD, te Swansea;
LEGEIN ROCHUS, te Fleetwood;
EUG. DECLERCQ, te Gloucester;
en PIERRE MAES, te Loughton;
die allen in goede gezondheid verkeerden, aldus volgens een bericht langs het Roode Kruis van hen ontvangen.

Aan Cornelis Goes werd gemeld dat THERRY JOSEPH en GONZAELES CHARLES in goede gezondheid verblijven in Engeland.

Dit bericht kwam langs het Roode Kruis door. Deze personen zijn vertrokken met de O.340. Dit vaartuig is bijgevolg goed ter bestemming aangekomen.

Het Ombouwen van Dieselmotoren

De Dienst der Produktie trekt de aandacht van de visschers en reeders op een mededeeling van het Ministerie van Economische Zaken, waarin op de noodzakelijkheid gewezen wordt de Dieselmotoren om te bouwen voor het gebruik van gas of andere drijfkrachtbronnen, daar onder meer het kontingent toegekende brandstof voor de scheepvaartmotoren slechts 30 t.h. van de behoeften zal vertegenwoordigen.

Als Visschersvaartuigen uit Frankrijk terugkeeren

Nuttig werk

Vorige week bij plaatsgebrek verschoven.

Cijnleuw zijn twee visschersvaartuigen onze vloot komen verrijken: de eene komende uit Audierne, de andere uit Le Havre.

Het zijn de Z.42 «Kompas», toebehoorende aan reeder Raphaël Huysseune en de B.51 «Paula» van Valère Ponjaert te Blankenberge.

Voor de Z.42 was de heer Laurent Soenen van het Zeewezen reeds sedert een tweetal maanden vertrokken naar Audierne, waar het vaartuig gerepareerd en thans in veilige haven thuisgebracht werd.

Met het doel ook de B.51 naar zijn thuishaven terug te brengen, vertrok Vrijdag 18 Juli andermaal de h. Vandenberghé Prosper, bestuurder van ons blad, om deze zaak tot een goed einde te leiden.

Waterschoutsagent Pockelé, die dienzelven dag zoo pas de school verliet, nam met groote vrucht zijn examen afgelegd te hebben als stuurman ter kustvaart, vergezelde hem op deze lange en zeer lastige reis.

Het mag inderdaad gezegd dat iemand die deze reizen niet meemaakt, nooit kan denken welke moeilijkheden in de huidige omstandigheden steeds te overwinnen zijn.

Visschers zooals Valère Ponjaert, Prosper Everaert, Pieter Latruwe (Patrysse), die ze meegemaakt hebben, kunnen er best over meepraten.

De eerste halte was Le Havre, waar de kamion van «Ostend Stores» al het

In Memoriam EMIEL PYCKEVET Belgisch Zeeloods

Wij vernemen, door bemiddeling van het Roode Kruis, dat op 11 Mei 1941 de heer Emiel Pyckevet, Belgisch zeeloods, gevallen is als slachtoffer van zijn plicht. De overledene stamt uit een bekende zeemansfamilie en werd te Vlissingen in 1887 geboren. Hij bewoonde sinds 1929 onze gemeente.

Met hem ging een zeer geachte en bemiddelde persoonlijkheid heen, die niet alleen een zeer bekwaam zeeloods, maar tegelijkertijd een talentvolle en zeer vruchtbare kunstenaar was. Als leerling van den bekenden Belgischen schilder Jacobs gedurende den oorlog van 1914-18 te Vlissingen, maakte hij reeds naam als portret- en landschapschilder. Nadien ontloopte hij zich als een bijzonder goede zeeschilder. Zijn talrijke zeezichten, waarvan verscheidene ook te Oostende geëxposeerd werden, getuigen ervan hoe goed deze zeeman het element, dat tenslotte ook zijn graf werd, wist uit te beelden en hoe zuiver hij de zeehaard wist te treffen. Maar ook op ander gebied bleef hij niet stil. Welke Oostendenaar kent niet het mooie portret van Paster Pype, dat telkenjare in de processie der Zeevrijding meegedragen werd en door hem aan de Vrije Visschersschool van Oostende geschonken werd.

De oorlog onttrukte dezen talentvollen en veelzijdigen mensch op wreede wijze aan zijn familie, die hij boven alles stelde en laat een ledige plaats achter in het Belgisch Loodsenkorps, waarvan hij een der sieraaden was.

Doch nimmer zullen wij hem vergeten, hij leeft voort in onze gedachten en in zijn schilderwerken waarin zijn ziel tot uiting komt.

Aan zijn door hem zoo bemind familie bieden wij onze innigste gevoelens van deelneming.

vischmateriaal en het mazout noodig voor de terugreis van de B.51 afzette.

Den Zaterdag werd met de Fransche en Deutsche marineoverheden de zaak van de B.51 besproken en volledig geregeld, zoodat Valère Ponjaert zich mocht aan het werk stellen en olie en vet werd bezorgd met het oog op het vertrek.

Gezorgd werd ook voor de ravitaillering van onze visschers, daar zij noch de Fransche noch de Deutsche taal machtig zijn en zij zich tijdens onze afwezigheid moeilijk kunnen verhelpen.

Gelukkig voor hen werden zij zeer bereidwillig bijgestaan door een aldaar vertovende gehuwde dochter van den Oostendischen kolenhandelaar Eugen Hoorelbeke, die met haar echtgenoot niets onverlet liet om inlichtingen te verschaffen en tusschen te komen, daar waar de omstandigheden zulks noodzakelijk maakten.

Een bezoek werd gebracht aan de Z.50.

Deze is nog niet van uitzicht veranderd. Na den middag zette de heer Vandenberghé onmiddellijk zijne reis voort naar Cherbourg, waar denzelfden avond nog teruggevonden vischkorren werden opgeladen.

Daar ontmoette hij de bemanning van de Z.42, die naar St. Vaast werd gevoerd, vanwaar deze den anderen dag vertrokken naar België.

Te St. Vaast ligt nog de H.30, toebehoorende aan de Wed. Vlietinck. Dit vaartuig zou, mits een 5.000 fr. reparatiekosten, gemakkelijk kunnen hersteld worden en we vragen ons af waarom de eigenaars het aan zijn lot overlaten.

Hetzelfde kan gezegd worden van de Z.49, waar Odilon Cordenier, mede-eigenaar van dit vaartuig het volledig aan zijn lot overlaat.

Verder bedrijven er de visscherij: de Z.53 van Savels Jozef en de N.16 van Isidoor Ghys, die hun schipje zeer goed onderhouden en eerstdaags naar België zullen terugkeeren.

De N.44 is er door de onvoorzichtigheid van de plaatselijke Fransche maritieme dienst overgeslagen, nadat het vaartuig eerst was vlot gebracht, en mag thans zooveel als verloren beschouwd worden. Ook de O.210 mag als verloren aanzien, zoodat deze gevallen het voorwerp zullen uitmaken van een regeling tusschen de Fransche en Belgische regeringen.

Van den Zondag werd gebruik gemaakt om den langen afstand van 550 km. af te leggen van Cherbourg naar Brest, waar den Maandag besprekingen zouden gevoerd worden met den heer Ferrier, Hoogere Commissaris der Fransche regering, inzake de aanslag en oorlogsschade voor alle vaartuigen.

Deze onderhandelingen namen den ganschen Maandagmorgen in beslag en leidden tot vaststellingen waarover we het in onze artikels in zake opeischingen zullen hebben.

Het ging er, buiten enkele algemeene discussies, in 't bijzonder over de gevallen van de Z.50, de B.51, de O.244 en de N.44.

Alhoewel deze zaken thans schijnbaar traag vooruitgaan, toch mogen we ons binnenkort aan belangrijke beslissingen verwachten.

Wij volgen de zaak van nabij en zullen er wel voor zorgen dat, waar het in ons bereik ligt, de belangen van onze visscherij gediend worden.

De reis ging Dinsdag terug naar Le Havre, waar we 's namiddags arriveerden en we de B.51 en onze visschers opzochten om na te gaan of het vertrek reeds geregeld was. Het in gang stellen van den motor had veel moeite gekost, maar toch lag het vaartuig thans geëed.

Vaststellend dat, zoodra we er niet bij bleven, alles niet meer gesmeerd ging, nam de heer Pockelé op ons verzoek,

Bureelmachines - Eigenaars!!

Ik ben kooper van alle bureelmachines, alsook van gebroekene en onderdelen, aan gunstige prijzen.

Aankoop — Wisselingen — Vermakingen van alle Merken

Mecanographic-Office

J. CORNELIS

Gebreveteerd Techniker

22, ALFONS PIETERSLAAN, 22 — OOSTENDE
Tel. 716.90

H. R. 9381

het kranig besluit zelf het vaartuig naar België te helpen voeren.

We brachten bij de Hafeneuwerwachungstelle de papieren in orde, namen de schikkingen voor het vertrek en zoo verliet den Woensdag te 8 uur de B.51 de haven van Le Havre.

We brengen hier graag hulde aan het mooi gebaar van den heer Pockelé, die aldus zijn vrijen tijd opgeofferd heeft om reeder Valère Ponjaert naar de veilige thuishaven te brengen.

We namen welgeind te Le Havre afscheid van onze jongens en keerden naar Oostende terug, overtuigd een nieuwe vissersfamilie eens te meer te zullen gelukkig maken.

Terloops gaat onze dank naar het Blankenbergisch Schepencollege dat ons pogen waardeerde en steunde, en ook naar den heer Pierre Van Damme, Schepen van Openbare Werken te Brugge, die met hart en ziel meeleeft en het werk steunt door ons sedert al dien tijd verricht.

BLANKENBERGE VIERT

Den Zondag vierde Blankenberge den terugkeer van een zijner kinderen.

Inderdaad, rond 17 uur, dus in vier dagen tijds, had de B.51 «Paula» de terugreis afgelegd.

Niettegenstaande den plassenden regen, stonden familieleden en vrienden het vaartuig op te wachten.

Daar zagen we de kranige Pockelé met het mooie vaartuigje de haven binnenvaren. Er werd geroepen, gewuifd en de gansche familie Ponjaert kraaide het uit van groote vreugde.

Hun broodwinning was terug, waarvoor ze gansch hun leven hard gesjouwd hadden!

Het wederzien was aandoenlijk en grootsch in zijn eenvoud.

We bleven alles ongemerkt van op afstand gadeslaan en trokken ons even ongemerkt terug, want de vreugderoosde deze brave menschen was niet te stillen. We waren zelf voldaan, gelukkig omdat we hierna eens te meer aan een visscher een dienst, ja een grooten dienst bewezen hadden.

Ook voor ons land, de bevolking, betekent de terugkeer van een vaartuig, steeds meer en gezond voedsel.

Reeds speelden andere plannen in ons hoofd, want nog anderen wachten op onze hulp, op hun schipje, op hun broodwinning.

We noemen slechts de N.12 van Jaak Legelin, de N.1 van Pol Vanhoutte en de O.71b van Frans Peters, die thans door Fransen gebruikt worden.

EEN EENVOUDIG BRIEFJE

Van den reeder ontvingen we daarna hiernavolgend eenvoudig briefje:

Mijnheer,

Ik heb U Zondagavond met haast laten weten dat wij hier goed aangekomen zijn, zeggende U later meer nieuws te schrijven.

Welu, Mijnheer Vandenbergh, eerst en vooral duizendmaal dank van mij, mijn vrouw en van al mijn geliefde kinderen.

Nooit of nooit zullen wij vergeten wat gij, alsook Mijnheer Pockelé, voor mij gedaan hebt.

Ware het niet door U geweest, nooit hadden wij nog het geluk gehad ons schipje hier nog ooit terug te zien. Daarom nog eens onzen besten dank.

Onze reis van Le Havre naar hier is niet zonder moeilijkheden verlopen. Wij hadden veel tegenslag met den motor, maar de twee laatste dagen is het zeer vlug en goed verlopen.

De eerste loop ging goed, maar voor de tweede hadden viel de motor stil, zodat we, dank zij opdagende hulp van een Duitse boot, konden binnengesleept worden.

Wat de Duitse overheden en marienen voor ons gedaan hebben, grenst aan het ongelooflijke. Zij hebben aan onze motor gewerkt om deze gereed te krijgen, waarvoor ze meer dan onzen dank verdienen.

Wij zijn thans zeer gelukkig thuis gekomen en zijn thans reeds voor de eerste maal gaan vissen.

In de hoop, Mijnheer Vandenbergh, U hier in het korte nog eens te kunnen zien om U persoonlijk nog eens te kunnen bedanken voor al uw belangloos goed doen, bieden wij U onzen besten dank en groeten aan.

Valère Ponjaert en familie.

Dergelijk schrijven is voor hen die steeds op de bres staan, meer waard dan verdachtmakingen en woordenkramerij door sommige heeren geuit, die van uit hun burelen of tusschen pot en pint van ver de zaken bespreken, zonder ooit te weten wat gedaan wordt, gansch belangloos, maar uit liefde voor ons vissersvolk, en om te redden wat er te redden valt.

P. Vandenbergh.

Pierre LANNNOYE-VANTYGHEN
ZEILMAKER

★ Gelast zich voor alle werk : zeilen, zonnestors, bachen, enz.

Overvloedstraat, 76 - Oostende
Handelsregister 9390

(25)

Handelsberichten

«Aurora» Brugsche motorvisscherij N.V. Brugge

Bilan op 31 Dec. 1940:

Actief en passief: 4.400.598 fr.

Winst: 12.316 fr.

De beheerraad bestaat uit: Vos Johannes, Amsterdam; Vos-Vanderkwaast, Abcoude; Willems van Beveren, Schiedam.

«Importation Boits» Anc. Snaauwaert Soc. An. Oostende

Bilan op 31 Dec. 1940:

Actief en passief: 116.038.824 fr.

Winst: 6.744.367 fr.

Bruto winst en andere inkomsten: 23.215.040 fr.

«Oostende-Urbanisme», S. A. Oostende

Bilan op 31 Dec. 1940:

Actief en passief: 62.826.904 fr.

Winst: 49.354 fr.

«La Clinique de Coq-sur-Mer» Soc. An. Den Haan aan Zee

Bilan op 31 Dec. 1940:

Actief en passief: 1.461.603 fr.

Exploitatievrij: 45.050 fr.

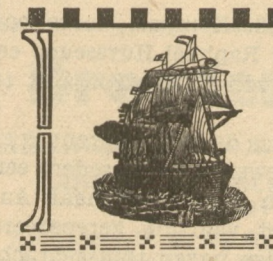
STENO-DACTYLOSCHOOL

CREMER

Zbis, Marie-Joseplaat (boven Ribby)

SNEL EN MACHINESCHRIFT - TALEN COPYWERKEN

Heropening op 8 September. Inlichtingen en inschrijvingen ter school van 2 tot 5 uur. Op alle andere uren bij Mejl. Tilmont, 6, Oude Mijnplaats. (351)



VISSCHERIJ wetenswaardigheden

De Situatie in het Nederlands Visschersbedrijf

Ondanks den oorlogstoestand levert de Nederlandse visscherij nog goede winsten op. Weliswaar zijn de hoeveelheden aangevoerde visch belangrijk kleiner dan voorheen, daar staat echter tegenover, dat, tengevolge van de stijging der prijzen, het bedrijf zelf veel loonneder is geworden. Bovendien wordt deze bedrijfstak van Staatswege in ruime mate ondersteund, o.a. door toekenning van credieten voor de uitrusting en de optakeling der visschersboten.

De haringvangst wordt grotendeels door motorschepen uitgevoerd, waarvan 112 uit de Scheveningsche en 75 uit de Katwijksche haven. Alleen Vlaardingen gebruikt voor dit doel nog 45 stoomers.

Voor Holland blijft de haringvangst nog steeds van groote betekenis; in het recordjaar 1937 leverde zij meer dan 917.000 kantjes (1 kantje = 200 haringen) op, ter waarde van meer dan 8 miljoen gulden.

Een gering aantal stoomtrawlers oefent de vischvangst uit tot IJsland. Het grootste deel der visschersvloot blijft echter in de Noordzee en voorziet de markt van schol en tarbot, van de zeebaars, de kabeljauw, de kieuwvissen, de inktvis, de spruitende uit dit bedrijf, schommelden in de laatste jaren tusschen 7 en 8 miljoen gulden.

Tenslotte is er nog de kustvisscherij, die door motorkotter in stand wordt gehouden. Zij wordt echter steeds belangrijker; in 1939 leverde zij ongeveer 5 miljoen gulden op, in welk bedrag is begrepen de opbrengst van de visscherij op het IJsselmeer.

Voor de riviervisscherij werden in 1938 ongeveer 40.000 vergunningen uitgereikt en, ofschoon geen vangstcijfers voorhanden zijn, valt toch een toename van verbetering in deze branche te constateren.

In 1938 werden in de Nederlandse havens 226 miljoen kg. visch aangevoerd, waarvan: 129 miljoen kg. door Nederlandse schepen, 8 miljoen kg. door schepen van vreemde nationaliteit, 89 miljoen kg. door de kustvisschers.

Van deze 226 miljoen kg. konden in hetzelfde jaar nog circa 148 miljoen kg. geëxporteerd worden.

Bijzondere aandacht werd destijds geschonken aan de sociale positie van de Hollandse visschers. Van Staatswege kwam een prijsregeling tot stand, zodat, vooral met het oog op de natuurlijke periode, een gunstige ontwikkeling van het Nederlands visschersbedrijf mag voorzien worden.

De Vischveiling te Algeciras

De besomming van het totaal der vischaanvoeren in de Spaansche haven Algeciras bereikt voor de afgelopen zes maanden meer dan 30 miljoen peseta's.

Italië besteedt veel geld aan zijn havens

Dit jaar werd voor verbeteringswerken aan Italiaansche havens op de begroting van het ministerie van openbare werken een bedrag van 62 miljoen lire uitgetrokken, wat 38 miljoen lire meer is dan in 1940. De verdeling is aldus, dat voor Apunzia 26 miljoen lire, voor Livorno 12,8 miljoen en voor Napels 10 miljoen lire beschikbaar gesteld worden. Te Triëste zullen 20 miljoen lire aangewend worden voor verbeteringen aan de haven, die verband houden met het inrichten van een industriezone aldaar. Imperia kan voor verbindingswegen met de haven 3 miljoen lire uitgeven, terwijl Bari 18 miljoen lire besteden aan de verbetering der haveninfrastructuur. Aan verscheidene visschershavens werden credieten ten beloope van meer dan 10 miljoen lire verstrekt. Bovendien zijn talrijke werken tot het verbeteren der havens aan ganging, waarvan de financiering geen speciale

Interessante Scheepvaartnieuwsjes

HONGAARSCHE REEDERIJ TE FIUME

Naar de Agenzia del Mare verneemt, zal dezer dagen te Boedapest een Hongaarsche scheepvaartmaatschappij opgericht worden, die Fiume tot zetel zal hebben. De nieuwe rederij zou hare bedrijvigheid voorloopig beperken tot de Adriatische zee, om hare diensten later tot de wereldzeeën uit te breiden. Hongarij tracht van de Italiaansche regering de concessie van een vrijhaven te Fiume te bekomen, teneinde zijn handel over deze haven te kunnen doen plaats vinden.

AMERIKAANSCH SCHEEPVAART REGLEMENTEERD

De U. S. Maritime Commission heeft een nieuwe regeling voor de scheepvaart uitgewerkt, welke een voorrang voor het vrijhouden van tonnagen voor regeringsopdrachten voorziet. Zoogenaamde doode hoeken in het vrachtenverkeer zullen uitgeschakeld worden. Het aantal aan te loopen havens wordt zooveel mogelijk beperkt.

UITBREIDING DER KUSTVAART IN BRAZILIË

Zoo het overzeesche handelsverkeer van Brazilië tengevolge der schaarschte aan tonnage veel te wenschen overlaat, dan heeft daarentegen de kustvaart zich zeer gunstig ontwikkeld. Men weet, dat Brazilië de grootste handelsvloot van Zuid-Amerika bezit, wat door de lange rechte kusten van dit land verklaarbaar is. Vooral nu is het zeeverkeer tusschen Braziliaansche Staten onderling zeer groot. Terwijl de waarde van de in de Braziliaansche kustvaart getransporteerde goederen in 1939 tot 4.528.417 contos beliep (circa 225 miljoen dollar), groeide dit cijfer in 1940 aan tot 4.876.645 contos en alles laat voorzien, dat in het lopende jaar de 5 miljoen contos zullen

overschreden zijn. Deze waarde komt ongeveer overeen met die van den Braziliaanschen export.

ARGENTINIË ZOU OPGELEGDE EUROPEESCHE SCHEPEN KOOPEN

Naar men uit welingelichte kringen van het Argentijnsche zakenleven vernemen, zou een speciale Argentijnsche commissie voor de vorming van een handelsvloot momenteel met verscheidene Europeesche rederijen onderhandelingen voeren, welke op het punt staan hun beslag te krijgen. Het gaat hier om het koopen, resp. het huren van Europeesche schepen, die in Argentijnsche havens opgehouden worden, in het geheel zoowat 140.000 ton scheepsruimte. Naar men voorts nog hoort, zouden de prijzen der Europeesche reeders aanvankelijk door de Argentijnen buitensporig geacht zijn. Intusschen moet er toch een vergelijk tot stand gekomen zijn. Bovendien zouden tusschen Argentijnsche handelskringen en Noordamerikaansche reeders besprekingen gevoerd worden, houdende de verplichting van de Vereenigde Staten om circa 175.000 ton voor het verkeer tusschen de La Plata-Staten en de U.S.A. beschikbaar te stellen. Ook deze onderhandelingen zouden op het punt staan gunstig beëindigd te worden, zodat voor Argentinië de tonnage-kwestie, welke in den jongsten tijd zoowel den inlands den exporteurs groote zorgen baarde, alvast een particele oplossing krijgt.

GROOTE WERKEN IN HAVEN VAN LOANDA

Een contract voor den aanleg der haven van Loanda (Portugeesch Angola), werd afgesloten tusschen de regering te Lissabon en een bouwmaatschappij. Aldaar zal binnen de 44 maanden een aanlegplaats voor zee gaande schepen dien tot stand te komen, en de kustreguleering der baai van Loanda tusschen de haven en de stad zal eveneens ter hand genomen worden. De voorziene uitgaven belopen tot 48 miljoen escudo's. De leidende ingenieur van de bouwonderneming is reeds naar West-Afrika afgeleid; Portugeesche controle-ambtenaren zullen eerlang met het stoomschip Quanza volgen. Loanda is van groote betekenis voor de economische ontsluiting van de Portugeesche kolonie Angola.

VERALGEMEENING VAN GAS-GENERATOR IN SPANJE

De nieuwe wet aangaande den Staatssteun, die aan de industrie van gasgeneratoren verleend wordt, en welke tijdens den jongsten ministerraad goedgekeurd werd, zal ingrijpende veranderingen in het Spaansche verkeerswezen met zich brengen. Volgens de bepalingen van de nieuwe wet moeten alle autovrachtwagens, welke tot het ministerie van oorlog, die van binnenlandsche zaken en van openbare werken alsmede die van de Falanx en tot andere openbare lichamen behooren, ingericht worden op het verstoken van generatorgas. De hiervoor noodzakelijke uitrusting zal zoo snel mogelijk moeten aangebracht worden.

Auto-eigenaars die hun wagen op het verstoken van generatorgas moeten stellen een gunstbeurt krijgen bij de toewijzing van banden en bevestigingen der voorkeuren genietten bij concessies voor het transport van passagiers en vracht. Tevens zal de Staat zooveel mogelijk de productie van gas bevorderen.

UITBREIDING DER AMERIKAANSCH SCHEEPVAART OP ZUID-AFRIKA

Thans onderhouden twee Amerikaansche rederijen een rechtstreekschen dienst tusschen de Vereenigde Staten en Zuid-Afrika, het zijn de American South African Line en de Robin Line. Beiden nemen de kansen waar, die op deze route geboden worden door de geleidelijke inkrimping der Engelsche scheepvaart. Zoo verneemt men thans, dat de American South-African Line drie passagiersschepen laat bouwen, welke een snelheid zullen ontwikkelen van 16,5 knopen, zoodat de reis van New-York naar Kaapstad slechts 16 1/2 dagen zal duren, in plaats van 23 thans. Ieder dezer schepen zal 111 passagiers aan boord kunnen nemen en rijkelijk uitgerust zijn met koelinstallaties. Het eerste schip zou in den aanstaanden herfst reeds gereed komen terwijl de twee anderen eerlang van stapel zullen loopen.

NAAR EEN VERBETERING DER INTER-AMERIKAANSCH SCHEEPVAARTVERBINDINGEN

De instemming van Brazilië met het plan van een regelmatige scheepvaartlijn tusschen Braziliaansche en Mexicaansche havens heeft in de betrokken Mexikaansche kringen groote voldoening verwekt. De hoop wordt uitgesproken, dat door het inrichten van een directen lijndienst tusschen beide landen de handelsbetrekkingen nauwer zullen toegesloten worden.

In de hoofdstad van Mexico verwacht men ook de aankomst van een Chileensche handelsdelegatie met groote belangstelling, daar in Chileensche kringen eveneens interesse aan den dag gelegd werd voor een rechtstreeksche verbinding van de Westkust naar Mexico. In dit verband verklaart men in Zuid-Amerikaansche kringen alhier, dat het huidige oogenblik zeer geschikt lijkt om scheepvaartlijnen in te richten tusschen

Vragen en Antwoorden

VRAAG : Welke zijn de rechten van den Kontroleur van den Fiskus wanneer deze zich aanbiedt in de burelen van handelaars of nijverheidsinstellingen?

Welke zijn de rechten van de handelaars en nijveraars ten overstaan van dien Kontroleur?

Is men verplicht na het bezoek van dien ambtenaar zijn proces-verbaal te teekenen?

ANTWOORD. — We denken dat u door Kontroleur van den Fiskus verstaan wilt den Kontroleur der Belastingen. Indien zulkdanig ambtenaar zich ten huize van een handelaar aanbiedt, dan dient laatsgenoemde van het bezoek schriftelijk op voorhand verwittigd te zijn. Dit bezoek wordt meestal aangekondigd door een schrijven als volgt opgevat: «Gellieve mij een paar dagen van volgende week te laten kennen op dewelke ik mij bij u mag aanbieden voor het onderzoek uwer aangifte». Strikt genomen mag het bezoek aldus slechts voor doel hebben het onderzoek der aangifte en niet het onderzoek der boekhouding. Het gebeurt soms dat een Toezieners het onderzoek der aangifte als voorwendsel neemt om tot een onderzoek der handelsgeschriften over te gaan. Zulke praktijk is in strijd met de wet. Inderdaad dient de Kontroleur speciaal het onderzoek der geschriften aan den handelaar aan te vragen. Die vraag kan, 't zij mondeling, 't zij schriftelijk geschieden. Doch het Beheer der belastingen dringt er op aan de vraag schriftelijk te doen zoo de Kontroleur vaststelt dat zijne vraag het voorwerp van zelfs de minste opmerking zou kunnen zijn.

Dit aandringen vanwege het Beheer berust op het feit dat ieder handelaar gemachtigd is zich te verzetten tegen de vraag voor onderzoek der geschriften door den Kontroleur. De handelaar kan inderdaad eischen dat het onderzoek slechts geschiede na speciale voorafgaande machtiging daartoe verleend door den Directeur-Generaal der rechtstreeksche belastingen. Geen verder verzet kan tegen die machtiging aangekeend worden.

Het recht van de boekhouding te onderzoeken, in felte een uitzonderlijk recht daartestellende, is het logisch dat de Directeur-Generaal, op aanvraag van den handelaar eerst daarvoor zijn toestemming geve.

Volgens der tekst van de bestuurlijke onderrichtingen moet het onderzoek der geschriften, indien het toegestaan wordt, zich beperken tot de enkele punten die in betwisting zijn. Daaruit vloeit dat geen algemeen onderzoek der geschriften mag opgelegd worden.

Het onderzoek der geschriften dient altijd te geschieden daar waar de boeken en de boekhoudkundige bescheiden berusten. Het is den Kontroleur verboden eenig boek of gelijk welk document met zich te nemen of ten zijnen burele te doen brengen.

Het onderzoek der aangifte geschiedt door den Kontroleur of een agent van het Beheer der belastingen. Dat brengt in zich mede dat gelijk welk agent van dat Beheer een aangifte mag onderzoeken. Doch we denken niet dat dit mag uitgelegd worden als zou ieder agent het recht hebben een boekhouding te onderzoeken. De wetgever voorziet dat in geval van bezwaarschrift een ambtenaar, die ten minste den graad van Kontro-

leur heeft, mag overgaan tot het onderzoek der geschriften. Gezien voor uitzonderlijke gevallen van bezwaarschriften slechts een ambtenaar met rang van Kontroleur dit recht kan hebben, schijnt het ons uitgesloten dat in de gewone gevallen van onderzoek, een agent, niet-ambtenaar, dit uitzonderlijk recht zou bezitten.

Op de vragen gesteld door den heer Toezieners, 't zij mondeling, 't zij schriftelijk, dient de handelaar te antwoorden, zoo niet kan hij wegens niet verstreken van inlichtingen ambtsshalve aangeslagen worden. Natuurlijk worden er soms inlichtingen gevraagd waarop op den oogenblik zelf, niet kan geantwoord worden. Het antwoord dient dan nadien schriftelijk verstrekt te worden. Ook, in algemeenere regel, is het aan de raden immer schriftelijk te antwoorden mondelinge inlichtingen gevaar oplevende misverstaan of slecht uitgelegd worden.

Het kan nu ook gebeuren dat sommige gevraagde inlichtingen niet kunnen verstrekt worden om reden dat de noodige gegevens om die te verstrekken niet bestaan. In dit geval is het aan de raden die onmogelijkheid schriftelijk te bevestigen. Aan de onmogelijkheid is niemand gehouden.

Van het teekenen van een proces-verbaal weten we totaal niets af, geen enkele wettelijke of bestuurlijke schikking dit voorziende. Moest een Kontroleur dit zoo maar op eigen initiatief doen dan zou dit heel zeker onwettelijk zijn. Wij raden u ten zeerste aan, onder geen voorwendsel ook, zulkdanig proces-verbaal ooit te ondteekenen.

U

wilt Readers, Visschers, Visscherijhandelaren en Scheepsbouwers, kortom allen die bij den vischhandel en de rederij zijn geïnteresseerd, bereiken?

Aanzet niet! De aangewezen weg voor U is: een advertentie in «Het Visscherijblad». Ge bereikt dan hen, die ge bereiken wilt.

De tarieven zijn uiterst billijk en het resultaat zal U verwonderen.

Wilt ge iets koopen of verkoopen?

ADVERTEERT DAN IN

Het Visscherijblad

IJZERWAREN -

QUINCAILLERIE

Jack DELANGHE

Nieuwpoortsche Steenweg, 34

ALLE HUISHOUDARTIKELS

— EN ALAAM —

H. R. 3673 • Tel. 72.072

(27)

Een Besluit inzake de Hollandsche Visscherij

De Nederlandse visscherij voorzag vóór 1940 geheel in de binnenlandsche behoefte aan visch en exporteerde groote hoeveelheden pekkel- en steurharing. Tengevolge van het intreden van den oorlogstoestand werd de aanvoer van zeevisch aanvankelijk geheel onmogelijk, doch door de kustvisscherij overdag op beperkte schaal werd toegestaan en sinds het begin van dit jaar ook enkele dagen en nachten achtereen op zee gevischt mag worden, is de aanvoer van versche zeevisch langzamerhand weer van eenige betekenis geworden.

Voorts konden de zoetwatervisscherij, de mossel- en oestercultuur vrijwel op de oude schaal worden uitgeoefend, waardoor, tezamen met de van de kustvisscherij ter beschikking komende visch- en vischproducten, de productie van de Nederlandse visscherij voor de voedselvoorziening weer van belang is geworden.

Allengs deed zich echter in dezen tijd van distributiemaatregelen de behoefte gevoelen een duidelijke overzicht te verkrijgen van alle betrokkenen bij de uitoefening van de visscherij, den vischhandel (groot- en kleinhandelaars, commissarissen, enz.) en de verwerking van visch, schaal- en schelpdieren.

In het bijzonder kan hierbij gedacht worden aan maatregelen in het belang van den afzet van visch speciaal naar de streken, waar de grootste behoefte aan visch is.

Om de noodzakelijke maatregelen zoo snel en soepel mogelijk te kunnen doorvoeren is het gewenscht, dat alle betrokkenen bij de visscherij, vischhandel en vischverwerking zijn georganiseerd bij één centrale instantie.

Krachtens het hiernavolgend in werking getreden «Visscherijbesluit 1941» is

LIMONADEFABRIEK «CROWN»

E. Vanderstraeten

Metersstraat, 18 — Oostende

Handelsregister Oostende 3040

■ CROWN CITRON

■ CROWN LIMONADE

■ CROWN ORANGE

■ Bijzondere prijzen voor voortverkoopers

(126)

de landen van Latijnsch-Amerika onderling. Dit moet den handel tusschen deze Staten ten goede komen. De scheepvaardiensden welke door de Vereenigde Staten opgericht werden, waren hoofdzakelijk gericht naar Noordamerikaansche havens, terwijl de scheepvaart tusschen de landen van Latijnsch-Amerika door de Noordamerikaansche rederijen verwaarloosd werd.

als zoodanig aangewezen de Nederlandse Visscherijcentrale te 's-Gravenhage welke daarbij eens de bevoegdheid heeft verkregen aan de verschillende groepen van georganiseerden — darunter de bevoegden der visschers — de noodige aanwijzingen te geven en verplichtingen op te leggen.

De Secretaris-Generaal van het Departement van Landbouw en Visscherij maakt bijgevolg bekend:

I. Met ingang van 7 Augustus 1941 is in werking getreden het Visscherijbesluit 1941, hetwelk de volgende bepalingen inhoudt:

1. Degenen, die de zee-, kust- of binnenlandse visscherij (met inbegrip van het kweeken van visch, schaal- en schelpdieren), de verwerking en/of den handel in visch, schaal- en schelpdieren als bedrijf uitoefenen, zijn verplicht zich als georganiseerde aan te sluiten bij de Nederlandse Visscherijcentrale, Juliana van Stolbergplein 3-4, 's-Gravenhage.

2. De Nederlandse Visscherijcentrale heeft de bevoegdheid aan de georganiseerde reeders en visschers de verplichting op te leggen, hun vangsten aan den afslag of eenige andere daarvoor door de Nederlandse Visscherijcentrale aangewezen plaats aan te voeren en aldaar af te leveren.

3. Alle bij de Nederlandse Visscherijcentrale georganiseerde reeders, visschers, vischhandelaren (groot- en kleinhandelaars, commissarissen), be- en verwerkers van visch zijn verplicht zich te gedragen naar de aanwijzingen van de Nederlandse Visscherijcentrale met betrekking tot de aflevering, den afzet en de bestemming der visch.

Deze aanwijzingen zullen door publicatie in dag- en vakbladen, door openbare bekendmaking aan de afslagen of per circulaire ter kennis van de betrokkenen worden gebracht.

Notariële en andere Aankondigingen

Studie van Meester
M. SEBRECHTS
notaris te Oostende,
Buphr. Beernaertstraat, 44.

OPENBARE VERKOOPING van STAD OOSTENDE TWEDE PERCELEN BOUWGROND

gelegen in de Vrijheidstraat, n. abj den
Thourouten steenweg en de Elisa-
bethlaan, respectievelijk groot 94,50 v.m.
en 350,59 v.m.
Ingenottreding bij veilverwaarden be-
paald.

Recht van samenvoeging.
Zitdag:
INTEL: op Maandag 25 Augustus 1941
TOESLAG: op Maandag 1 Sept. 1941
telkens om 3 uur namiddag, ter herberg
«Prins Boudewijn», St. Sebastiaanstraat
22, te Oostende.
½ % instelpremie.
Plan en inlichtingen ter studie van
voornoemen notaris. (361)

Kantoor van den Notaris
Jos. DE VESTE
Langerei, 56, te Brugge.

RECHT VAN OPBOED uit oorzaak van Failliet

Ingevolge art. 565 van het Koophan-
delswetboek heeft iedereen recht ge-
durende vijftien dagen na de toewijzing
om op te bieden. Het moet gedaan wor-
den bij deurwaardersexploot, dat betee-
kend wordt aan voornoemen notaris,
aan het college der curators en aan den
koopman van:

STAD BRUGGE
Zeet schoon en goed onderhouden
Heerenhuis

met burelen en koetspoort, Pieter
Pourbusstraat 2 en Grauwwerkersstraat
24, op kadastrer gedeelte E num-
mers 1154a en 1156, groot 3 aren 79 cen-
tiaren.

Bestaande uit:
Gelijkvloers: salon gevolgd van eet-
plaats, trapzaal, grote bureau, 3 kam-
ers, keuken, kleine keuken, waskeu-
ken, diensttrap, W. C., koetspoort, hof,
W. C. en gewone uitgang Grauwwerkers-
straat nevens nr. 20.
Grote kloek zolders en 2 kamers.
Ter stegie: zeven kamers, speelzaal,
badkamer, toiletkamer en annexe, trap-
zaal, W. C.

Drie soorten water, chauffage, loepend
water, gas, elektriciteit.
Genot met de geldtelling.

Na te zien op vertoon eener toelating
afgeleverd door den verkoopshoudenden
notaris den Maandag en Donderdag van
2 tot 5 uur.
Nadere inlichtingen ten kantore van
den notaris.
Toegewezen op 6 Augustus 1941, mits
400.000 fr. (347)

Studie van den Notaris
Jean DE WYNTER
Kerkstraat, 43, te Oostende.

Op DONDERDAG 21 AUGUSTUS 1941,
te 15 u. in het lokaal «Prins Boudewijn»,
St. Sebastiaanstraat 22, te Oostende:

TOESLAG van STAD OOSTENDE

Koop I.

WOONHUIS MET INRIJPOORT

Ieperstraat nr. 6, gekadastrerd Sectie
A nr. 1651 L.10. Façade 6,75 m., opper-
vlakte 139 m².
Vrij van gebruik.
Ingesteld: 83.000 fr.

WOONHUIS

Ieperstraat nr. 8, gekadastrerd Sectie
A nr. 1651 B.7. Façade 6,35 m., opper-
vlakte 116 m².
Verhuurd met pacht.
Ingesteld: 96.300 fr.

Bezoek: Maandag en Donderdag van
14 tot 16 u.
Recht van samenvoeging.
Voor alle nadere inlichtingen, zie plak-
brieven of zich bevragen ter Studie. (344)

Studie van den Notaris
Jean DE WYNTER
Kerkstraat, 43, te Oostende.

Op DONDERDAG 28 AUGUSTUS 1941,
te 15 u. in het lokaal Prins Boudewijn,
St. Sebastiaanstraat 22, te Oostende:

TOESLAG van STAD OOSTENDE

een Herberg

genaamd «Vandendrinck» IJzerwegstraat
3, te Steene Comterdam.
Oppervlakte 80 m². Gekadastrerd sec-
tie B nr 33 b/4.
Onmiddellijk genot.
Ingesteld: fr.

Nadere inlichtingen te bekomen ter
Studie. (370)

Studie van Meester
Pierre DENIS
Dokter in de Rechten,
Notaris te Nieuwpoort.

Op MAANDAGEN 25 OOGST en 8 SEP-
TEMBER 1941, telkens te 3 uur 's namid-
dags, ter herberg «In 't Belgienhof» bij
M. Karel Ramon te Westende, Dorp-
plaats, 31, respectievelijk instel en
overslag van:

GEMEENTE WESTENDE

Koop I: EEN GERIEFLIJK Woonhuis

met erf en afhangen, gestaan en gelegen
te Westende Dorpplaats nr. 27.

Koop II: EEN GERIEFLIJK Woonhuis

met erf en afhangen, gestaan en gelegen
te Westende Dorpplaats nr. 29.

Alles bekend bij Kadaster Sectie B,
nummers 304-a en 304-b, groot samen
2 aren 90 centiare.

Recht van samenvoeging. Zichtbaar
alle dagen. Verhuurd zonder recht van
pacht. Ingenottreding één maand na
den eerstkomenden vervaldag der pacht.

Met gewin van ½ % instelpremie.
Voor alle verdere inlichtingen zich
wenden ter studie van Notaris DENIS,
Kokstraat, 9, te Nieuwpoort. (359)

Kantoor van Notaris
Jacques GHYOOT

Koningstraat, 54, Oostende.

TOEWIJZING

Op DINSdag 26 AUGUSTUS 1941, te
15 u., ter herberg «Prins Boudewijn», St.
Sebastiaanstraat, 22, te Oostende.

WELGELEGEN Opbrengsthuis en Woonhuis

te OOSTENDE, Hofstraat, 13 en Maria
Hofstraat, 11.
Aaneenpaende gebouwen, het eerste
hebbende: keiderkeukens, 2 verdiepingen
oven het gelijkvloers en tranch dak en
aet achterhuis: keiderkeukens, één ver-
dieping boven het gelijkvloers en tranch
dak.

Kadaster: Oostende-Oost, wijk A, Nrs
369 h6 en 569 i6, groot 129 m².
Vrij binnen de m.aand

Voorzien van gas, electriciteit, stads-
water, regenwater en W. C's.
Zichtbaar: Dinsdag, Donderdag en Za-
terdag, 2-3 u., nam.

Ingesteld: 116.000 fr.

TOEWIJZING

Op WOENSDAG 27 AUGUSTUS 1941,
te 15 u., ter herberg «Prins Boudewijn»
(zoals hierboven).

Woonhuis met Hof

te BREEDENE A.ZEE, Kapellestraat, Nr
213 (steenweg Breedene-Blankenberge),
met verdieping, ert en afhankelijkheden,
groot 201 m².
Electriciteit, putwater en regenwater.
verhuurd van maand tot maand.
Zichtbaar: Dinsdag, Donderdag en Za-
terdag, 2-3 u. nam.

Ingesteld: 22.000 fr.

UIT TER HAND TE KOOP:

a) Uitgestrekt **EIGENDOM** met erte te
OOSTENDE-Meiboom, Verlastraat 47;
groot ongeveer 770 m² (oorlogsschade-
vergoeding inbegrepen).

b) Welgelegen **PERCELEN BOUW-
GROND** te OOSTENDE-MARIAKERKE.
Nieuwpoortsteenweg en Meibloemlaan.

c) Gerieflijke **VILLA** te OOSTENDE,
Koningstraat. (362)

Kantoor van den Notaris Jacques GHYOOT

Koningstraat, 54, Oostende.

Bij Onroerende Inbeslagneming

De notaris Jacques Ghyoot te Oosten-
de, daartoe aangesteld bij vonnis van
de rechtbank van eersten aanleg in da-
tum van 12 Juni 1941, zal ten overstaan
van den Heer Vrederechter van het kan-
ton Oostende overgaan tot de

OPENBARE TOEWIJZING IN EEN ZITDAG

Op DINSdag 19 OOGST 1941, te 15 uur,
ter Gehoorzaal van het Vrederecht,
«Gerechtshof», Vindictivelaan, te Oos-
tende, van

Stad OOSTENDE-WEST, MARIAKERKE

Lot I. Werkmanswoning

met erf en aanhoorigheden, staande en
gelegen **Nieuwpoortsteenweg**, gemerkt
Nr. 851, groot volgens meting 129,77 m².
Kadaster: wijk B, Nr 109e, groot 1 a.
20 ca.

Palende Noord: den steenweg; Oost:
Van Massenhove-Desmedt Jules, te Oos-
tende; Zuid en West: Copin-Cassehnan
Ernest, te Middelkerke.

Lot II. Woonhuis

met verdieping en inrijpoort, stallingen
en tuin, erf en aanhoorigheden, staande
en gelegen **Dorpstraat**, gemerkt Nr. 79,
groot volgens meting 1182,40 m².
Kadaster: tuin wijk B, Nr 95x, groot
2 a. 40 ca.; landgebouwen wijk B, Nr
95y, groot 6 a. 60 ca.; tuin wijk B, Nr
95z, groot 1 a. 80 ca.; huis wijk B, Nr
95b2, groot 82 ca.

Palende Noord: Mestdag Josephus, te
Oostende; Vandernoot-Torbeysn Adrien,
te Oostende; Defenfe-Defenfe Emile, te
Oostende; Oost: lot III en Bevernage-
Crommelinck Alfred, te Kortrijk; Zuid:
Tulpin Magdalena, te Oostende; zelfde
Bevernage; Croussel-Muylle Theophile,
te Oostende en Declercq Edmond, te
Schraarbeck; West: de Dorpsstraat.

Voorzien van electriciteit, gas, stads-
water, regenwater en putwater.

Lot III. Bouwgrond

gelegen met 20 meter breedte tegen de
Klaprozenlaan (voorheen genaamd **Kol-
lebloemstraat**), groot volgens meting
534 m².
Kadaster: wijk B, Nr 96p, groot 5 a.
33 ca.

Palende Noord: Defenfe, Bevernage;
Oost: De Laan; Zuid: Bevernage en
West: lot II.

Alles is vrij van verhuur. Zichtbaar
Dinsdag en Donderdag van ieder week
van 2 tot 4 uur namiddag.
Lastenkohier, plan en inlichtingen ter
inzage bij notaris Ghyoot voornoemd.
De toewijzing geschiedt onder voorbehoud
van toepassing van art. 45 en 92bis der
wet van 15 Augustus 1854. (342)

Notaris VAN CAILLIE

te Oostende, 6, Kapucijnenstraat.

Den MAANDAG 18 AUGUSTUS 1941,
om 3 uur ter herberg «Prins Boudewijn»,
St. Sebastiaanstraat, 22, te Oostende:

INTEL met ½ % premie van

Een Schoone Villa

SPORTSTRAAT 3, te Oostende, met 3
verdiepen en 15 plaatsen, 3 soorten wa-
ter, gas, electriciteit; inoleum en ge-
kleurde ruiten mee/erkocht.

Genot vanaf 1 October a.s.
Kan bezichtigd worden den Maandag,
Woensdag en Vrijdag van iedere week,
van 2 tot 4 uur. (336)

Commissie van Openbaren Onder-
stand — Oostende

OPENBARE VERHUURING VAN GOEDEREN

De Commissie van Openbaren Onder-
stand van Oostende, zal openbaar ver-
huren op MAANDAG 25 AUGUSTUS
1941, te 14.30 uur, ten kantore van het
Burgerlijk Hospitaal, Edith Cavellstraat,
15, te Oostende, het volgende goed dat
haar toebehoort.

GEMEENTE MIDDELKERKE

Eenig Lot:

ZAAILAND

Walraversyde, bekend bij Kadaster Sec-
tie A nr. 31; grootte 53 aren 60 ca.
Gebruikt tot 30 September 1941 door
Jérôme Verdoicaeghe.

Deze verhuurings geschiedt op schrift-
lijke aanbieding. Deze zal aan de Com-
missie van Openbaren Onderstand van
Oostende, onder gesloten omslag op ge-
zegeld papier van 5 frank, gezonden
worden vóór 22 Augustus 1941 en de
melding dragen «Aanbod voor de ver-
huur van een perceel land».

De aanbieding moet geheel den jaar-
lijkschen uurtijds bepalen en getee-
kend en gedagteekend zijn.
Voor alle inlichtingen wende men zich
ten kantore van de Commissie van Open-
baren Onderstand, Edith Cavellstraat,
15, Oostende.

De Commissie van Openbaren
Onderstand — Oostende. (358)

SOEKLICHTJES

TE KOOP: IJzeren boot, lengte 7,50 m.
breedte 2 m., voorzien van benzine-motor
van 12 P.K. «Bury». Schrijven voor-
waarden bureel van t. blad. (334)

GOEDE DACTYLO vraagt plaats. —
Voorwaarden opgeven aan het bureel
van het blad onder nummer (352)

TE KOOP: Schoon dik spiegelglas,
grootte 150 cm. lang en 47 cm. breed.
Zich wenden bureel van t. blad. (288)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: Marine motor, 2 cylinder.
Met keerkoppeling 8 P.K. Op benzine.
Adres: André Vandebussche, Damsche
Vaart 37, Brugge. (368)

TE KOOP: IJzeren scheepje 11,50 x 3,25 x 1,50,
desnoods met zelf motor.
IJzeren Bootje 7,50 x 2,30 met motor.
2 houten sloepen van 9 x 2,60 met of
zonder motor.
Houten boot van 9,30 x 2,90 met of
zonder motor.
Houten yacht van 25 x 3,75.
Verder alle typen schepen of booten.
Te bevragen: S. E. Pijl, Zwijndrecht-
sche Stwg. 13, Burcht. Tel. Zwijndrecht
69. (367)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

TE KOOP: een piano en een naam-
machine. Zich wenden «Café 't Vuur-
schip», Statiestraat, 1, Oostende. (346)

Agence Ch. Seys
Rogierlaan, 21 Oostende.

TE KOOP:

Prachtige Villa, rechtover Badenpaleis.
Schoon Huis, Nieuwpoortst. Petit-Paris.
Rapportvilla, Av. de la Reine, 4 appart.
Str. water, 340 m² oppervlakte.

Schoon Heerenhuis, Center. Alle confort.
Prachtige villa, Zeedijk, met garage uit-
gevend op andere straat.

Handelshuis, bij Leopold I plaats.
2 Schoone Villas, Oostende-West, 164 m.
oppervl. 115 en 125.000.

Schoone Villa, Zeedijk, bij Palace Hotel.
Gemeubeld Hotel, Zeedijk, 36 kamers.
Familie Pensioen, bij Zeedijk, 35 kamers.
Gemeubeld Hotel, Zeedijk, Middelkerke,
45 kamers, alle confort.

2 Werkmanshuizen met 1350 m² grond
te Breedene.
Bouwgroden te Breedene-Hippodrome,
vanaf 15 fr. de m²; Opex, vanaf 80 fr.

TE HUUR:

Prachtige moderne villa, alle confort.
Andere Huizen in stad.

DRINGEND TE KOOP GEVRAAGD:

Allelei handelshuizen, burgershuizen,
groot en klein, in en buiten stad. (321)

Rouwberichten

Men verzoekt ons het overlijden
te melden van

MIJNHEER
François Verkempinck
AANNEMER

Echtgenoot van
Mevrouw Leonie Steenacker
geboren te Zedelgem, den 14 No-
vember 1887 en schielijk overleden
te Klemmerke, den 11 Augustus
1941.

De begrafenis had plaats op
Donderdag 14 Augustus.

Vrienden en kennissen, die bij
vergetelheid geen rouwbericht
ontvangen hebben, worden ver-
zoekt dit als dusdanig te aanzien.

Nieuwpoortsteenweg, 181, Oos-
tende. (353)

Hiermede deelen wij mede, dat
het den Heer behaagd heeft tot
zich te roepen onze diepbedr-
achtige echtgenoot, vader, schoonvader,
grootvader, broeder, schoonbroeder
en oom.

DEN HEER
**Emiel-Pierre-August
PYCKEVET**
Belgisch Zeeloods

geboren te Vlissingen op 3 Juli
1887 en op zee omgekomen door
oorlogsfeiten op 11 Mei 1940.

De familie PYCKEVET-BLONDE.
De plechtige nadenst heeft in
alle stilte plaats gehad.

Eenige en algemeene kennisgeving.
Gerststraat, 29. (365)

Vijf en twintig jaar geleden werkte
M. Charles Dezuiter zijn uitgebreid on-
derzoek af, dat hij gedaan had met de
medewerking van wijlen M. Vermant, op
aanvraag van het Ministerie van Nijver-
heid en Arbeid, nopens den economi-
schen en sociaal toestand van de Bel-
gische visschers.

Hij besloot in dien zin:
«De conclusies van dit onderzoek zijn
de eenvoudige bevestiging van hetgeen
de openbare mening reeds lang aange-
nomen heeft: de noodwendigheid
de wetgeving en de instellingen betrek-
kende op de zeevisscherij te herzien, her-
in te richten en ze op de hoogte te
plaats

BANK VAN BRUSSEL

— NAAMLooZE VENNOOTSCHAP —
BIJHUIS OOSTENDE: 3, WAPENPLAATS
Agentschap Petit Paris, 76b, Torhoutse Steenweg
Bewaring van Effecten — Verhuur van Brandkasten —
Bewaring van kostbare waarden, onder omslag, in pakketten of verzegelde kisten.

De Bescherming van den Kleinhandel in Duitschland

Tot het ogenblik van de in werking treding der wet op de bescherming van den kleinhandel, in Mei 1933, kon in Duitschland iedereen het beroep van kleinhandelaar uitoefenen, luidens de op dat tijdstip bestaande vrijheid in het uitoefenen van een beroep. Deze toestand leidde tot een geweldige toename van den kleinhandel, onder den vorm van kapitaalcrachtige ondernemingen, zoals: grote warenhuizen, eenheids-prijs-magazijnen, grote handelsmaatschappijen met filialen, enz., tot groot nadeel van den onafhankelijken gespecialiseerden detailhandel.

Anderszinds werden winkels openend door mensen, die absoluut geen zakenkennis bezaten en die op deze wijze hun brood meenden te kunnen verdienen.

De wet op de bescherming van den kleinhandel laat slechts toe, winkels te openen of over te nemen door vakkundige en betrouwbare personen. Om deze reden zal ook de oprichting van grote warenhuizen alsmede de opening van nieuwe filialen, alleen dan toegestaan worden wanneer blijkt, dat deze nieuwe vestigingen aan de eischen des tijds beantwoorden, opdat de grondslagen van de concurrentie niet geschonden worden door de tussenkomst van het grootkapitaal. De opening van nieuwe eenheidsprijs-magazijnen werd geheel en al verboden.

Teneinde te voorkomen, dat de wet ontboden zou worden, zijn, onder bepaalde voorwaarden, ook de uitbreiding en de overplaatsing van bestaande winkels aan vergunning onderhevig.

De wet op de bescherming van den kleinhandel heeft bovendien tot doel, de bevoorrading van den consument op te dragen aan ondernemingen, die daartoe in staat zijn.

Daarom zal er in de eerste plaats voor gezorgd worden, dat, wanneer nieuwe firma's zich komen vestigen, voornamelijk in nieuw-gekoloniseerde landstreken het aantal detailzaken in verhouding zal staan tot de behoeften der bevolking, en dat de sortering goederen zal beantwoorden aan de eischen, die door de consumenten aldaar gesteld worden. Men zal in de eerste plaats beroep doen op dat soort van winkels, die speciaal voor de breede lagen der bevolking ingesteld zijn en die, bijgevolg, in staat zijn de verlangens van den consument te voldoen en weerstand te bieden aan de economische fluctuaties die, in oorlogstijd, onvermijdelijk zijn. Met dezen factor zal in de toekomst rekening gehouden worden bij de beroepsopleiding.

De gespecialiseerde magazijnen mogen niet verdwijnen, maar zullen slechts in de grote steden veroorloofd en levensvatbaar zijn.

De bewijzen van voldoende vakkenis kon in het algemeen slechts geleverd worden door een lange praktische onderwijding in den kleinhandel, en voornamelijk door een leertijd en werkzaamheid als bediende. In twijfelachtige gevallen zal de Kamer van Koophandel en Industrie de gegadigden aan een bekwaamheids-examen onderwerpen.

Persoon, die reeds werkzaam warer in bediendstakken, verband houdende met den groothandel of industrie, kunnen eveneens als vakkundig aanzien worden.

Voorgaande regelen zullen ook op den vischhandel d.w.z. de vischwinkels, hun heilzaam invloed uitoefenen, want deze rezen als paddestoelen uit den grond en als men niet meer wist wat aanvangen, dan begon men met een vischwinkel te openen.

Ook ten onzent zal hieraan perk en paal gesteld worden.

De Vischconservenindustrie in de Vereenigde Staten

Van de hand van Mr. H. J. Onnes troffen we in de Economisch-Statistische Berichten het navolgende artikel aan, hetwelk we in zijn geheel overnemen.

In ons land, waar een groote productie voor eigen verbruik en export van verschillende verbodsbrengelen van tuinbouw, oetbouw, veeteelt en visscherij (grootendeels van goede kwaliteit) steeds wisselende problemen opwerpt, is het conserveerbedrijf uiteraad van groote betekenis. Dit toch maakt het mogelijk, de groote schommelingen in productie, afzet en prijs althans ten deele te nivellieren. Het is daarom van belang na te gaan, in hoeverre de mogelijkheid tot het verminderen der bederfelijheid door toepassing van de snelvriesmethode naast of beter dan de blikconserveerindustrie resultaten kan opleveren, waarbij dan tevens andere mogelijkheden, welke door deze industrie zijn geschapen, ter sprake kunnen komen.

De snelvriesconserveerindustrie beoogt daarvoor in aanmerking komende bederfelijke levensmiddelen (groente, fruit, visch, vleesch en gevogelte) te conserveren, door deze eerst onder zeer lage temperaturen (zgn. «in te vriezen», vervolgens verpakt in doosjes en doozen van speciale cellophaansoorten of speciaal geperforeerd papier, in vriesvrije van speciaal daarvoor ingerichte vriesdepots onder temperaturen van -15° C tot -20° C te bewaren, waarna zij naar behoefte aan verbruikers kunnen worden afgeleverd. Bij levering aan particulieren is het daarbij noodig, dat ook de winkelverbruiker een vries- of eventueel koelruimte beschikt. Bij den particulier is dat niet absoluut een vereischte.

Alvorens aandacht te wijden aan de mogelijkheden, die de snelvriesconserveerindustrie voor de Nederlandsche agrarische bedrijven en voor onze visscherij, alsmede voor de levensmiddelen-voorziening van ons achterland biedt, zij in het licht gesteld, wat op dit terrein in Amerika in den loop van tien jaren reeds is bereikt. Vervolgens worden de bezien, welke organisatie in Duitschland is tot stand gebracht om dezen tak van bedrijvigheid en voedselvoorziening tot verdere ontwikkeling te brengen. Op basis van deze voorbeelden kunnen dan de mogelijkheden voor Nederland, zowel voor de voorziening in eigen verbruik als voor die van een omvangrijk achterland, worden besproken.

DE ONTWIKKELING IN DE VEREENIGDE STATEN

Opvallend is de stijging in 1937, het jaar waarin schrijver dezes op een praktijk-studie reis de voornaamste bedrijven (vleesch, groente, en fruit, gevogelte en vleesch) aldaar onderzocht. Men was daar toen al een heel eind gevorderd. Elke zevende inwoner had daar in 1937 een koelkast, zij het natuurlijk geenszins uitsluitend voor snelvriesconserveren. Regeringsresearch en regeringsproefbedrijven hadden daar reeds geruimen tijd richting gegeven aan wat men aan het Departement of Agriculture (Food Research Division) reeds in 1937 noemde: «een al te stormachtige groei» van de zoogenaamde «Quick Freezing Industry».

Deze zoo plotselinge expansie na een aanvankelijk beperkte belangstelling is te verklaren uit den groeten vooruitgang van de techniek, waardoor een product wordt verkregen, dat aan hoge eischen voldoet. Stond jarenlang het gekoelde of bevroren voedingsmiddel in kwaliteit achter bij op andere wijze vervaardigde producten, thans werden de verhoudingen omgekeerd door de ontwikkeling van het snelvriesproces.

In deze benaming van de bewerkingswijze dient het woordje «snel» tweeledig te worden opgevat:

1. Snel na het oogsten van het plantaardig product, het vangen van de visch, het slachten/rijpen van het warmbloedige dier.

2. Snel door-en-door-vriezen (invriezen). Het tempo van beide wordt aan de hand van voortdurend voortgaande on-

derzoekingen voor ieder artikel nauwkeurig bepaald. De groote bloei van de levensmiddelenindustrie en -verwerking, in Amerika genaamd levensmiddelen-technologie, en de verdieping van het inzicht in het eigenlijke vriesproces van plantaardige en dierlijke weefsels en andere stoffen hebben deze nauwkeurigheid mogelijk gemaakt. Een korte uiteenzetting van deze grondslagen van de snelvriestechnele moge aan de economische behandeling voorafgaan.

LEVENS-MIDDELENSCHEIKUNDE

Eerst in de laatste tiental jaren is het inzicht verkregen, dat er naast de klassieke voedingsstoffen (eiwit, koolhydraten en vet) andere essentiële stoffen bestaan, die in de voedingsmiddelen slechts in zoo geringe hoeveelheden aanwezig zijn, dat zij tot den groei als elgheijk materiaal niet veel kunnen bijdragen, maar waarvan een tekort of de afwezigheid min of meer ernstige storingen in de stofwisseling en daardoor in de gezondheid kan teweegbrengen. Dit zijn de vitamines, meerendeels vrij gecompliceerde chemische verbindingen. De thans onder het begrip vitamine gerangschikte verbindingen, waar zooveel, ook in populair wetenschappelijke publicaties, bij de voedingsleer en op kookcursussen, over geschreven en gesproken wordt, zijn onderling zeer verschillend, zowel in haar samenstelling als in haar werking. Voor dit artikel zijn niet zozeer de in vet oplosbare vitamines van belang als wel die in water oplosbare vitamines B2 en C. Dit laatste is het veel besproken anti-scheurbuik vitamine: een tekort hiervan in de voeding kan leiden tot vermoeidheid en prikkelbaarheid en vervolgens zelfs tot bloedingen op diverse plaatsen van het lichaam.

Overigens blijven er na extractie van alle stoffen, die men thans als «vitamine» heeft gekarakteriseerd, in onze levensmiddelen nog onbekende, voor de voeding van groot belang zijnde, verbindingen over. Zoo is bijvoorbeeld vastgesteld, dat in zomerbitter naast de daarin voorkomende bekende vitamines (vitaminen A, D2 en D3) ook nog onbekende vitamines aanwezig zijn met een specifieke werking. Afwezigheid daarvan leidt eveneens tot afwijkingen in den groei.

Behalve dat het inzicht in de betekenis van deze essentiële stoffen, de vitamines, toename, verdiepte zich in de jaren de kennis van de in het levende organisme werkende opbouw- en afbraakprocessen (groei en rijping), derhalve ook van de werking der enzymen of fermenten. Zeer kleine hoeveelheden van deze typische stoffen, van doorgaans niet vaststaande samenstelling, veroorzaken reeds zeer belangrijke chemische omzettingen, o.a. in de verwerking van suiker, vet en eiwit en hun werking is in hoge mate afhankelijk van de temperatuur en van de samenstelling (bijv. den zuurgraad) van de oplossing (het cel sap), waarin zij werkzaam zijn.

Juist ook nadat de groei is beëindigt, het proces van het «afsterven» van bijvoorbeeld de geplukte aardbei of de gesneden groente geleidelijk en steeds sneller om zich heen grijpt, is hun werking uiteraad voor de levensmiddelenindustrie van het grootste belang, naast de reacties veroorzaakt door schimmel- en bacteriegroei.

Onderzoekingen werden gedaan naar de wijziging in het vitaminegehalte en naar het verloop van belangrijke enzymatische processen, juist tusschen het tijdstip van oogsten, vangen, slachten en dat van invriezen. Dat wil niet zeggen, dat nu een min of meer volkomen inzicht is verkregen. Integendeel; hier liggen nog wilde, onontdekte gebieden aan den zelfkant der praktische wetenschap: het «Niemandland» voor den geest.

(1) Deze beschouwingen dateerakenen

(1) Deze beschouwingen dateerakenen



Alhoewel de zomer met zijn mooie dagen ons dikwijls veel vreugde schenkt, toch kent ook dit seizoen haar slechte keerzijde. Vaak is het ondraaglijk warm, de duffe temperatuur werkt uiterst vermoeiend en veroorzaakt gemakkelijk hoofdpijn. Neemt dan slechts 1-2 Aspirine tabletten en spoedig zult U zich weer frisch en opgewekt voelen.



ASPIRINE

HET PRODUKT VAN VERTROUWEN

Aspirine is onschadelijk voor hart, maag en nieren!

Het Vraagstuk van onze KOOPVAARDIJ

(Vervolg)

Weet U dat in de zeevaartmatie bij uitstek, in Groot-Brittannië, de bemanningen van krijgsvloot en koopvaardij men niet 0,6 % van de bevolking uitmaken en dat voor Duitschland die verhouding slechts 0,15 % is.

Is het dan niet ongegrond te beweren, dat de zeeduchtigheid van een zeer geringe percentage der bevolking het ontstaan en den bloei van de koopvaardij van een natie kan bepalen?

Wij moeten dus elders zoeken naar de oorzaak van de kleinheid van onze koopvaardij en de vraag beantwoorden, waarom vaart men?

Ja, waarom vaart men? Het zeewater deugt niet eens om zich erin te wassen, nog minder om ervan te drinken, en toch gaat de mensch op zee, op een element waarop hij niet kan leven. Waarom? Het antwoord is oud en nog immer waar: «Navigare necesse est».

Onmiddellijk daarop kunnen wij een tweede vraag stellen. Bestaat die noodzaak ook voor ons?

Ja, in jaar uit, zitten wij met honderdduizenden werklozen. In Januari van dit jaar (1940) met 240.000. Anderzijds zien wij vreemde schepen met vreemde bemanningen voor ons, tegen betaling, ons eigen vervoer doen, iets wat wij best zelf, zouden kunnen verrichten.

En weer stelt zich een nieuwe vraag. Welk vervoer zou voor ons in aanmerking kunnen komen? Onze export of onze import? Meermaals hebben wij hooren betoogen, dat het vooral onze export is, omdat wij over goedkope vrachtdiensten te beschikken om goedkoop in het buitenland te kunnen leveren, ten einde onzen exporthandel te bevorderen. Dit is het argument van onze industrieën.

Onze exporthandel mag ons zeker niet onverschillig laten, maar het argument is slecht gekozen. De U.S.A. hebben niet lang geleden op deze vraag een antwoord gegeven in hun slogan: «Cash and Carry» of betaal en vervoer. Vervoer zoals U wil. De formule is niet nieuw. Reeds in 1934 of in 1935, toen wij een handelsovereenkomst met Sovjet-Rusland maakten, bedongen de Russen dat zij zelf alles zouden vervoeren wat zij ons kochten, en zij lieten ons de vrijheid hetzelfde te doen met onze aankopen. Toen bleek het dat wij geen schepen hadden die geschikt waren om hout te vervoeren!

De formule is eigenlijk logisch: want wie betaalt de vracht? De verbruiker, hij die uiteindelijk alles betaalt, terwijl de producent geen winst dient te nemen op het vervoer. Het moet dus den verbruiker vrij blijven het vervoer naar eigen keuze te verrichten.

Het spreekt echter vanzelf dat, indien alle landen zoo zouden spreken en handelen, de schepen enkel in een richting zouden vervoeren en op de uitreis leeg zouden vare. Dit zou oneconomisch zijn. Om dit te voorkomen, zal men het goederenvervoer tusschen twee landen dienen te verdeelen onder de twee vlaggen. In schijn is dit een zeer ingewikkeld probleem, in de praktijk misshien nog meer ingewikkeld, maar men zal er toch moeten toe komen.

Dus enkel onze invoer komt in aanmerking voor eigen transport. Het staat vast dat wij jaarlijks een miljard frank betalen aan vrachten voor vreemde schepen. Dit miljard is voor ons verloren. Misschien wordt het in normale tijden vergoed door een verhoogden uitvoer van producten van onze industrie. Het is mogelijk.

Ik weet ook dat het vraagstuk van een evenwichtige handelsbalans zeer ingewikkeld blijkt te zijn. Niets verbiedt dat zij beneficiair weze. Voor zoover mij bekend, bestaat er geen compensatie van eenige contingentering voor zeevrachten. Wij moeten dus, voorzeker in deze tijden, dit miljard beschouwen als een verlies. Gelegen tusschen drie grootte mogendheden, die allen min of meer aan antichiede doen, moeten wij er voor zorgen, dat ons patrimonium onaangestast blijve. Het miljard van vredestijden kan thans (1) geschat worden op 3 à 4 miljard. Wat het reeds geworden is, moge blijken uit de verhoogde basisvrachten in verschillende trafieken.

Voor kolen van Engeland naar België steeg de vracht van 2 tot 40/. Voor graan van Zuid-Amerika van 20/ tot 32 dollars en van Noord-Amerika van 16 c. tot 87½ per 100 lbs. en naarmate de oorlog duurt, zullen zij nog stijgen.

Voor onze economie is het dus noodzaak dat die verarming stop gezet worde, en blijft de oude leus «Navigare necesse est» meer dan ooit een onverbliddelijke waarheid.

Het volgende punt dat wij kunnen onderzoeken, is of reederij loonend is.

Het succes van een reederij hangt af

van zooveel factoren, dat het onmogelijk is in het algemeen hierop te antwoorden. Het gaat bij de reederij zoals bij alle bedrijven. Van de leiding hangt veelal het succes af. Gewoonlijk gaat de cyclus van een onderneming over drie generaties, de vervorver, de erver en de bederfer. In onze reederswereld gaat het nog sneller; een reederij verdwijnt, een andere ontstaat er naast met dezelfde hoofdpersoon. Het is bezwaarlijk voor iemand die in het vak niet deskundig is, een klaar beeld te ontbolsteren uit de verwarde cijfers, die voor sommige van onze reederijen in het Staatsblad verschijnen en waarin een gedeelte der posten zonder bedrag pro memorie geboekt staan.

Soms vindt men dat de reederij verliezen heeft geleden, maar dat de auxiliaire maatschappij ernaast 5 miljoen winst boekt. Voegt men bij al de balansen der reederijen, de winstrekeningen der auxiliaire maatschappijen die op de reederij geleefd hebben, en houdt men rekening met de onzichtbare inkomsten, die in het reedersbedrijf veelvuldig zijn, die evenwel zichtbaar worden aan den levensstandaard van sommige reederskringen, dan moet men tot het besluit komen, dat in ons land het bedrijf zelfs zeer loonend is.

Wij hebben dus aangetoond dat wij alle voorwaarden vereenigen om het bezit van een groote koopvaardij te rechtvaardigen. Wij hebben scheepswerven om ze te bouwen, uitstekende havens om ze te herbergen, geschikte bemanningen om ze te voeren, de noodzaak om te vare is bewezen, zoo ook is de rentabiliteit ervan.

Trouwens, onze ligging aan den delta van samenloop van Maas, Rijn en Schelde, drie levensaders van Europa, is zoo buitengewoon gunstig, dat wij ons arbeidsveld niet zouden dienen te beperken tot ons eigen vervoer, maar dat wij tevens voor andere natien vervoerdiensten zouden kunnen verrichten. Wij onderhouden levendige handelsbetrekkingen met het Verre-Oosten, Australië, de Westkust van Noord-Amerika, in een woord, met geheel de wereld en aan de hand van de laatste statistieken stellen wij vast, dat wij niet meer dan 4 % van onze eigen trafiek vervoeren.

Buiten den Atlantischen Oceaan wordt onze vlag nergens gezien. Noordelijker dan Hamburg verschijnt zij zelfs niet. Wat mag dan wel oorzaak zijn dat het onze koopvaardij aan het noodige dynamisme ontbreekt om tot ontwikkeling te komen? Wij zullen trachten dit te doorgronden.

Eerst moeten wij nader kennis maken met de reederij.

REEDER EN MAKELAAR

Wanneer wij vaststellen en doen uitschijnen dat slechts 4 % van den omvang van onze invoer door eigen vloot vervoerd wordt, onderstrepen wij tevens dat de overige 96 % vervoerd worden door niet in België gevestigde reederijen. Het wort er niet meer dan 4 % van onze eigen trafiek vervoeren.

De makelaar loopt echter schier geen risico, behalve zijn kosten aan telegrammen en bemoeiingen, ingeval de zaak niet tot stand mocht komen. De reeder daarentegen is de man die door nauwkeurig becijferen, zuinigheid en wijs beleid, de eindjes aan elkander moet zien te knopen en desgevallen profijt maakt.

Makelarij en reederij blijken dus twee onverenigbare bedrijven te zijn, wanneer zij niet door een privaat persoon of door eenzelfde organisme en ten bate van dit organisme gedreven worden.

Privaat reeders hebben wij schier niet in ons land. Althans niet in het grootbedrijf. Het reedersbedrijf wordt uitgeoefend door een naamlooze vennootschap met beheerraad. De hoofden van den beheerraad hebben voor het meendeel belangen in aanverwante zaken, die eveneens den vorm van naamlooze vennootschappen aannemen en zich bezighouden met makelarij, scheepsherstelling, scheepslverantie, verzekering, expeditiebedrijf, stouwerij, enz... enz...

(Wordt vervolgd.)

VISSCHERS !

VOOR UWE SCHEEP-SHERSTELLINGEN EN NIEUWBOUW WENDT U TOT DE WERKHUIZEN

BELIARD-CRIGHTON & Co

OOSTENDE

S. A.

Wendt U bij STERFGEVAL tot August Verburgh
Aannemer van Begrafenissen
OOSTSTRAAT, 36 — OOSTENDE

MEKANIEKE TOUW, GAREN- EN NETTENFABRIEKEN
Ostend Stores & Ropeworks
N. V.

REEDERIJKAAI — OOSTENDE

Alle benodigdheden voor Zeevaart, Zeevisscherij en Openbare Werken
Mazout «Purina»
DIESEL MOTOREN «SULZER»

VERZEKERT UW KANS door deel te nemen aan de

Loterij Winterhulp

U zult, eens uwe beurt gekomen, DE GROOTE SOM INNEN.

22.486 LOTEN voor een bedrag van VIJF EN HALF MILLIOEN.

Volgende trekking: begin September.

Wanneer men naast U niest
U reeds 2 Rheila
In alle apotheken en drogerijen: 6 en 10 frank

Bandagen Orthopædie

BREUKBANDEN naar maat en volgens geval.
BUIKBANDEN voor hangbuis, zwangerschap, na operatie.
ORTHOPÆDIE APPARATEN voor ruggraat misvorming, beenderziekte.
KUNSTBEENEN in licht metaal.
Verdonek-Minne
7, H. SERRUYSLAAN OOSTENDE

ONTVANGSTUREN: Ieder werkdag, van 9 tot 11 en van 2 tot 6 uur (29)

Stoommachinen - Motoren - Stoomketels

Industrielle des Pêcheries

Samenwerkende Vennootschap
REEDERIJKAAI (rechtover de Slipways)
ALLE MEKANIEKE VERMAKINGEN EN CONSTRUCTIES
Alle smids-, plaat-, koper- en zinkwerk voor schepen
Levering van alle Benodigdheden
Oliën, Verven, Kettingen, Chikkels, Katoen, Carburé, enz., enz.
Tel. 71741 en 72781 Postcheck 99136 Handelsregister 95 (37)



toch niet! Het is Moeder!

Het Wit Kruis

IS ZIJ JONG, GEBLEVEN. Steeds bleef zij gespaard van:

PIJNLIJKE MAANDSTONDEN - HOOFDPJIN - SCHELE HOOFDPJIN - GRIEP ZENUWPIJN - DUIZELIGHEID - VERMOEIDHEID - RHEUMATISCHE PIJNEN

HET WIT KRUIS

Het pijnstillend middel dat versterkt

IN ALLE APOTHEKEN

